Nr. 7. Kraków, dnia 1 Sierpnia 1896. Rocznik I.

Adres Redakcyi i Administracyi: ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.



[illegible]

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.

[illegible]
rocznie . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników „Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Międzynarodowy Kongres socyalistyczny w Londynie.

System kapitalistyczny, który masy ludności skazuje na wyzysk, głód i ciemnotę, a garstkę próżniaków obdarza bogactwami i przepychem, który tych ludzi, na których barkach spoczywa cała cywilizacya, pozbawia owoców ich ciężkiej, zabijającej pracy, a pasożytom ludu pracującego daje wszystkie wygody i rozkosze cielesne i umysłowe — system ten stwarza jednak dla siebie wroga śmiertelnego w postaci proletaryato. Proletaryat ten ma wszelkie warunki po temu, aby znieść system kapitalistyczny, w którym człowiek uciska człowieka, klasa klasę, w którym straszliwa walka o chleb codzienny rozbudza zwierzęce instynkty w człowieku i staje się zaporą dla postępu i cywilizacyi.

Klasa robotnicza poczuła już to swoje powołanie i pod sztandarem socyalnej demokracyi występuje do ostatecznej walki z wrogim sobie systemem, do walki, w której wcześniej czy później odnieść musi zwycięstwo. Pomimo to jednak bardzo ciężką jest ta walka. Kapitalizm opanował już nietylko Europę, Amerykę, on rozpostarł swe panowanie na wszystkie części ziemi naszej, zniósł wszelkie różnice narodowościowe i religijne, obalił i zdruzgotał wszystko, co zagradzało jego pochodowi i podzielił ludzkość całą bez różnicy narodowości, religii i płci na dwa wrogie sobie wielkie potężne obozy, na dwa, rzec można, narody, nie mające z sobą nic wspólnego, na wyzyskiwaczy i wyzyskiwanych, na burżuazyę i proletaryat. Kapitalizm z istoty swej jest m i ę d z y n a r o d o w y m.

Zrozumieli to pierwsi nauczyciele proletaryatu, zrozumiał to Karol Marks, przeniknął swym geniuszem całą budowę społeczeństwa kapitalistycznego i posłannictwo dziejowe klasy robotniczej i zawołał: „P r o l e t a r y u s z e w s z y s t k i c h k r a j ó w ł ą c z c i e s i ę“. Skoro kapitalizm nie zważa na szranki narodowe, musi także socyalistyczny proletaryat, występujący do walki z nimi i z jego zgubnemi objawami, połączyć się z sobą bez różnicy narodowości.

Wrogowie nasi wprawdzie, w dobrze zrozumianym interesie, podszczuwają jeden naród przeciw drugiemu, bo wiedzą, że w mętnej wodzie najlepiej ryby łowić, choć sami łączą się przeciw ludowi. Polski szlachcic łączy się z niemieckim kapitalistą, Niemiec z Francuzem, jezuita z chałatowcem żydowskim, gdy chodzi o to, by nowy środek ucisku przeciw masom pracującym wynaleźć, lub w życie wprowadzić, a tem bardziej wtedy, gdy robotnicy zrywają się do walki z swymi wyzyskiwaczami. Czemuż i proletaryat, który wspólną na całym świecie dzieli niedolę, wspólne żywi uczucia, pragnienia i nadzieje, nie ma zerwać granic państwowych i narodowych, celem wspólnej walki ze wspólnym wrogiem. Nie wynika z tego, by socyalizm, jak to zarzuca burżuazya i płatne jej pismaki, odrzucał narodowość. Pomijając bowiem całą bezsensowość takiego zarzutu, to każdy przyzna, że wezwać lud pracujący wszystkich narodów do wzajemnej miłości i przyjaźni, a wywołać szowinizm narodowy i wywoływać nienawiść narodową i wojny, to kwestye zupełnie różne. Socyalizm zaś dąży do zbratania się proletaryatu wszystkich narodów, bo wie, że tylko wówczas potrafi spełnić swoje zadanie i urzeczywistnić ideały równości i wolności. Pod tem hasłem zbratania się proletaryatu wszystkich krajów już w r. 1864 zebrało się w Londynie pierwsze zgromadzenie robotników wszystkich cywilizowanych narodów, które uchwaliło założyć międzynarodowe stowarzyszenie robotników. „Międzynarodówka“ ta nie istnieje już wprawdzie, była ona niejako historycznym probierzem braterstwa proletaryatu. Ale idea międzynarodowości wniknęła głęboko w umysły robotników, a od r. 1889 począwszy zjeżdżają się przedstawiciele walczącego ludu roboczego całego świata, by odbyć przegląd armii socyalistycznej i zastanawiać się nad dalszą pracą. W r. 1889 odbył się w Paryżu pierwszy taki międzynarodowy zjazd socyalistyczny, drugi w Brukseli w r. 1891, trzeci w Zurychu w r. 1893, a obecnie odbywa się czwarty taki kongres w Londynie.

Wstępem do obrad była wspaniała demonstracya za p o w s z e c h n y m p o k o j e m i protest przeciw bratobójczym wojnom. Olbrzymie zgromadzenie w Hydeparku, które liczyło przynajmniej 150.000 ludzi, i na którym z dwunastu mownic przemawiali reprezentanci robotników wszystkich narodowości, między nimi nasz tow. D a s z y ń s k i, zaprotestowało przeciw wojnom i zażądało zaprowadzenia ustawowego ośmiogodzinnego dnia roboczego i powszechnego prawa głosowania.

Niebezpieczeństwa służby kolejowej dla personalu i dla komunikacyi.

Długi czas pracy — to krótkie życie. Jest to zdanie, którego słuszność wszędzie dziś uznają. Dążenie do skrócenia czasu pracy doznaje dziś poparcia już nawet ze strony państwa, zwłaszcza, że i przedsiębiorcy zrozumieli, iż krótszy czas pracy powiększa wartość poszczególnych produktów, iż więc leży w własnym ich interesie.

Dla kolejarza jednak zbyt długa praca oznacza nietylko o g ó l n e niebezpieczeństwo dla jego życia przez to, że systematycznie podkopuje jego zdrowie; ona i b e z p o ś r e d n i o zagraża jego życiu przez to, że powiększa prawdopodobieństwo nieszczęśliwych wypadków.

Jedno i drugie wywiera ten skutek, że przeciętnie nie żyje kolejarz dłużej niż 35 lat. O ile winę tu ponosi zbyt długi czas pracy, wykazał profesor H i r t, który porównał przeciętny wiek personalu ruchowego na kolei „prawego brzegu Odry“, z wiekiem personalu tegoż na kolei wrocławsko-fryburskiej. Tutaj wiek przeciętny kolejarza wynosi 39·7 lat, tam 35·5 lat, bo też tam służba pociągowa przebywa dziennie 15·3 mil, tu 20 mil.

Tenże Hirt chciał się raz przekonać, jakiego rodzaju znużenie czuć się daje maszynistom i palaczom i przebył raz w tym celu podróż na lokomotywie. Sprawozdanie jego z tej podróży brzmi:

„Kiedy przez 20 minut początkowej jazdy dotyka nieprzyjemnie jedynie niezwykłe wstrząśnienia, to w dalszym ciągu uczuć się daje wpływ szybkiego ruchu na puls i oddech; zauważaliśmy u siebie regularne a u młodych palaczy bezustanne przyspieszone poruszenia pulsu, które trwa zanadto długo, by je kłaść na karb naturalnego rozdrażnienia, wywołanego początkiem jazdy. Uderzenie pulsu podczas jazdy wynosiło, jak zauważyliśmy, 80 do 95 razy na minutę, podczas gdy na początku jazdy tylko 75 do 80 razy. I oddech staje się szybszym i zmodyfikowanym temperaturą, jaka w danej chwili panuje. Po 30 lub 50 minutach następuje ból w kolanach i łydkach, ustępujący z udaniem się na t e n d e r. Po jedno lub dwugodzinnej jeździe czuć się daje ogólne znużenie, zmęczenie, gwałtowne pragnienie, nie rzadko też mdłości, które jednak wkrótce ustępują. Gdy się długą drogę (7 do 10) mil przejechało bez przerwy, to w pierwszej chwili zatrzymania pociągu objawia się zawrót głowy i szum w uszach, wskutek czego należy silnie się oprzeć. Te i tym podobne objawy zauważyć można w ciągu całej podróży. Po $7^{1}/_{2}$-godzinnej jeździe piszący te słowa uczuł takie znużenie, jakieby w wagonie uczuł może dopiero po 24 godzinach. Musimy wprawdzie wspomnieć o tem, że palacz lub maszynista nie może (przynajmniej kuryerem) przebyć bez przerwy więcej

W spacerowym pociągu.

SZKIC.

Był jasny poranek letni: niebo szafirowe, bez chmur. Na peronie dworca kolejowego roiło się od podróżnych, — wszyscy wybierali się za miasto, ażeby spędzić niedzielę na świeżem powietrzu, zdala od kurzu i pyłu prawdziwego morza starych domostw. Mężczyźni, kobiety, dzieci, wszyscy dążyli za miasto, za miasto! Tłok, ścisk i poszturchiwanie. Byle jechać! Zręcznie uwijali się konduktorzy, usiłując pomieścić wszystkich podróżnych w pociągu spacerowym…

Dzwonek się rozlega. Gotów do jazdy maszynista wyczekuje na maszynie ostatniego sygnału trąbki. Oto drepce w pośpiechu jakaś kobieta z małą dziewczynką na ręku — ona także chce miejsca: konduktor wpycha ją szybko do wagonu! jakże się cieszy hoża dziewczynka i klaszcze w dłonie: „Mamusiu! jedziemy!“

Zakopcony maszynista, stojąc w lokomotywie, spoglądał w milczeniu na cały ten zamęt i wrzawę na peronie: smutny uśmiech przemknął po jego twarzy, kiedy ujrzał małą dziewczynkę z hożym buziakiem! O czemże myślał? Daleko, w czteropiętrowym domu gęsto zaludnionego przedmieścia na białem łóżeczku leżało ukochane jego dziecię chore, chore śmiertelnie — tak lekarz powiedział. Marynia, słonko jego życia, leżała na łożu boleści, drobną twarzyczkę miała zaczerwienioną od gorączki, w oczach wyraz śmiertelnego znużenia…

Rozległ się sygnał trąbki. „Jazda!“ zawołał konduktor, i sapiąc wyjechał pociąg z dworca. Słońce wzeszło w całej swej okazałości i blasku; rosa zaiskrzyła się na polach i łanach, i jakby czyste tchnienie błogości przeszło po przestworach ziemi. Radosne twarze wyglądały z okien wagonów; wzrok nie mógł się nasycić wspaniałością przyrody. Podróżni z rozkoszą wchłaniali upajającą woń, ale oto teraz powiew wiatru wionął im w twarze dymem, unoszącym się z maszyny.

Jak ze spiżu wykuty, stał maszynista na swem stanowisku, pełniąc straż wiernie! Nie dla niego pachniały kwiaty pól; nie dla niego świeciło słońce. Na jego okopconej twarzy błyszczały krople potu — a może to łzy spływały po jego policzkach? Ciągle stało mu przed oczyma jego ukochane, chore dziecię, leżące w gorączce i agonii na małem łóżeczku; jakże do niego wyciągało rączęta, jakże się uśmiechało i bawiło z barwną lalką! Biedna Marynia!

Jakże gorąco, jak błagalnie prosił naczelnika stacyi o urlop. „Nie, to niemożebne: wszyscy muszą pełnić służbę, ruch niedzielny jest tak wielki; to niemożebne, jutro dostanie pan urlop!“

Tak, jutro! Do jutra małe oczęta może już zamkną się na wieki, a drogie ciałko zimnem będzie i sztywnem! „Ruch nie może doznać przeszkody, wszyscy muszą być na służbie“. Pan naczelnik palił dalej cygaro, a on musiał zająć stanowisko na maszynie, i ta maszyna uwoziła go z miasta, w którem zostało jego ukochane dziecko. Dojmujący, dziki ból srożył się w jego piersi; prawie od zmysłów odchodząc, maszynista ledwie trzymał się na nogach. Nie widział nic, i nic nie słyszał, a pociąg pędził szalenie! Wówczas piekielna myśl przyszła mu do głowy! Coby to było, gdyby spowodował wykolejenie się pociągu. Co mu już teraz na życiu zależy! Jego ukochane dziecko złożą w zimnym grobie, i po cóż żyć, po co przedłużać ten niewolniczy byt? Tak łatwo się umiera! Lecz teraz znowu stanęła mu przed oczyma owa matka, która widział na peronie z małą hożą dziewczynką. Czy nie zburzysz i tu błogiego szczęścia? Czy i tu nie stanie w smutku i żałobie biedny ojciec nad małą trumienką?

Nie! precz piekielna myśli! Cóż mi pomoże, że innym śmierć zadam? Czyż nie będę mordercą, zasługującym na to, by go wyrzucono ze społeczności ludzkiej?... Tak, ale i oni, oni także nie mieli litości nademną, kiedy błagałem o urlop!...

Nie, nie! Dał „kontrę“ i pociąg zwolnił biegu, a potem już przez cały czas myślał tylko o swoim obowiązku. Pociąg przybył pomyślnie do stacyi, podróżni wesoło wysiadali na peron, i nikt ani się domyślał, w jakiem przed chwilą znajdował się niebezpieczeństwie.

Po krótkim wypoczynku maszynista pojechał z powrotem do miasta. Szybko pobiegł do domu! Zapóźno! Zapłakane oczy jego żony wypowiedziały mu wszystko. Z łkaniem padł przy małem łóżeczku, i zapłakał; i płakał długo, a łzy przynosiły ulgę zbolałemu sercu! *L. Brügel.*

niż 47 mil, pomimo to jednak dwaj ci ludzie nietylko znosić muszą wszelkie szkodliwe wpływy jazdy na swe ciało, lecz zmysły ich muszą się znajdować w ustawicznem naprężeniu. Pewnym wzrokiem musi maszynista obserwować całą przestrzeń widną jego oczom, najmniejszy punkcik ujść nie powinien jego uwagi, zaraz bowiem musi przedsięwziąć środki ostrożności; w nocy, gdzie może się kierować jedynie sygnałami, ma doskonale rozróżnić barwę; pomieszanie koloru czerwonego z zielonym mogłoby być zgubne. Również i słuch musi być w ciągłem natężeniu, by usłyszeć każdy podejrzany szelest, choćby się komu innemu wydawał najniewinniejszym. Jeżeli w to wliczymy jeszcze częściową odpowiedzialność dwóch tych urzędników za regularne przybycie pociągu, to zrozumimy, że nietylko fizyczne lecz i umysłowe ich siły w znacznym stopniu są absorbowane. Pomijamy już to, że narażeni są na wszystkie zmiany pogody, na różnicę temperatury, spowodowaną konstrukcyą maszyny podczas zimy i lata, nocy i dnia“.

Na podstawie tych badań zestawia Hirt najważniejsze czynniki, które wpływają szkodliwie na podróżującego maszynistę i palacza, w następujący sposób:

1) znaczne wzruszenie,

2) bezustanne natężenie zmysłu wzroku i słuchu,

3) przeciągi w mniejszym stopniu tam, gdzie są daszki ochronne,

4) ustawiczna stojąca postawa,

5) zmiana temperatury,

6) pył,

7) trujące gazy.

Skoro takie objawy znużenia, jak je opisuje profesor Hirt, następują już podczas siedmiogodzinnej jazdy, to dłuższa praca musi powiększyć znużenie nawet wśród przywykłej do tego służby kolejowej do tego stopnia, że zmysły zupełnie odmawiają posłuszeństwa, wskutek czego sygnały nieregularności na sztrece i t. d. łatwo można przewidzieć lub przesłyszeć. Pokaleczenia na kolejach odgrywają wskutek tego bardzo poważną rolę w ogólnej liczbie nieszczęśliwych wypadków w przemyśle. Wykazuje to następująca statystyka Tourdes'a:

Z 16.807 osób pokaleczonych przypada we Francyi na

	wypadków [illegible]	zranienia	[illegible]
podróżnych	324	2508	2832
personal kolejowych	2154	9754	11908
innych	991	1076	2067
			16807

78 procent nieszczęśliwych wypadków na kolejach przypada na służbę kolejową.

W Austryi ukrywa się starannie rezultaty statystyki chorych i pokaleczonych na kolejach, i szczególnie stan kasy usuwa się troskliwie z pod kontroli robotników. Z t. zw. „sprawozdania“ ze stanu kasy, które wydaje dyrekcya kolei państwowych, nie można się niczego dowiedzieć. W sprawozdaniu administracyjnem znajdujemy również tylko przelotnie podane cyfry. W roku 1894 przypadło na 22071 osób zabezpieczonych na kolejach państwowych 446 nieszczęśliwych wypadków czyli 2·02 procent; podczas gdy przeciętna liczba nieszczęśliwych wypadków w przemyśle w ogóle wynosiła tylko 1·55 procent. W roku 1893 zaś na 21.623 osób zabezpieczonych na tychże kolejach procent wypadków nieszczęśliwych u kolejarzy wynosił 1·80. Liczba więc wypadków nieszczęśliwych rośnie z roku na rok.

Ale i bez tego występują z reguły u kolejarzy wskutek ciągłej jazdy najrozmaitsze choroby mózgu, rdzenia pacierzowego i t. d.

Nie ulega wątpliwości, że liczba wypadków zmniejszyłaby się znacznie z udoskonaleniem techniki jazdy. Bezpieczeństwo przy poszczególnych pociągach zrobiło już poniekąd postępy: wagony np. przejściowe bezpieczniejsze są dla konduktora niż wagony ze stopniami itd.: przedewszystkiem mogą tu rzeczywiście wiele zdziałać instrukcye.

Z drugiej jednak strony sama instrukcya jak same ustawy wogóle nie wiele pomogą. Muszą one nietylko znajdować się na papierze, lecz też być wykonywane. Tu poruszyliśmy jedną z najsmutniejszych stron stosunków kolejowych. Tak samo jak zarządy kolejowe nie robią sobie wiele z przepisów o czasie jazdy, tak też i inne przepisy mające na celu ochronę życia i zdrowia robotników kolejowych, nie istnieją częstokroć dla nich zupełnie. Jest np. przepis, że przy szybowaniu ma połączenie wozów nastąpić dopiero wtedy, gdy pociąg staje. Ale na to stracono by wiele czasu i dlatego, ponieważ nie ma dostatecznej ilości personalu, by w przepisanym czasie wykonać tę pracę, napędza urzędnik do jak najspieszniejszego załatwienia roboty, szyberzy zeskakują jeszcze podczas jazdy, a wystarczy wtedy jedno trącenie, jedno potknięcie się, by sprowadzić ciężkie uszkodzenie na robotnika. Największa część nieszczęśliwych wypadków u szyberów spowodowaną bywa tem właśnie nieprzestrzeganiem przepisów. Fakt, że zarządy kolejowe, by podwyższyć dywidendę, oszczędzają na personalu, i z tego powodu przez systematyczne niewypełnienie przepisów narażają je na najstraszniejsze niebezpieczeństwa, i że generalna inspekcya kolei austryackich zupełnie na to nie zwraca uwagi, skłonił raz personal kolei południowej do wspólnej akcyi, która polegała na tem, że służba postanowiła stosować się ściśle instrukcyi. Skutki tego natychmiast stały się widocznemi, a mianowicie pociągi towarowe doznały długiego spóźnienia i komunikacya omal że nie została przerwana. Ale członek inspekcyi generalnej, który zwiedził te otwory bezpośrednio przedtem, nie znalazł żadnej innej nieprawidłowości, jak tylko tę, iż nowy plakat obwieszczający plan jazdy źle był przylepiony na starym, który wystawał o jeden centimetr.

Inny znów przepis zakazuje używać do szybowania niewyrobionego jeszcze personalu, chyba pod kontrolą starszych. I tu skutkiem nieprzestrzegania tego przepisu była niejednokrotnie śmierć robotników.

Ale po największej części ponosi tu winę przedłużenie czasu pracy, który, będąc już samo przez się przekroczeniem przepisów, naraża życie służby. Proszę sobie wyobrazić położenie człowieka, który przez 24, 25, 26, ba nawet 30 godzin bez przestanku musi szybować wozy! Ale cóż znaczy życie kolejarza? Zginie jeden, a stu innych zgłosi się na jego miejsce, byle tylko święty interes nie poniósł szwanku.

„Eisenbahner“ z 1 grudnia 1895 podaje wypadek, który najjaskrawiej odzwierciedla tę brutalną obojętność wobec życia kolejarzy. Pewien bremzer pomocniczy (Aushilfsbremser) spadł po długiej pracy z bremzy. Obydwie nogi aż do nasady zostały mu zupełnie zdruzgotane; po trzech kwadransach okropnych męczarni skonał w szpitalu. Ale naczelnik stacyi, zdaje się ze względów oszczędnościowych, uważał za zbyteczne kazać usunąć kości nieboszczyka wraz z obwisłem mięsem. Dopiero nieszczęśliwa żona zmarłego, pomimo że była w stanie ciężarnym, musiała pomimo okropnych boleści udać się na stacyę, i męża odwieść do szpitala.

Rzecz naturalna, że stosunki takie z drugiej strony wcale nie wpływają na bezpieczeństwo komunikacyi i narażają tysiące pasażerów na śmierć. Gdyby podróżująca publiczność wiedziała, w jakiem ustawicznem niebezpieczeństwie życia znajduje się wskutek nielegalnego przeciążenia personalu, żaden człowiek nie jechałby koleją. Znamy urzędnika kolei południowej, który zapewniał nas, że nie odważyłby się jechać tamtejszemi sztrekami w nocy. I jakżeż inaczej miał powiedzieć, skoro tam budnicy mają 18 lub 23 godzin służby, którzy przecież w 23-ciej godzinie nie mogą mieć tej przytomności umysłu, jaką mają na początku; skoro maszynista i palacz przez 30 godzin stoi na maszynie, i skoro obrzydliwa żądza zysku nie zważa na wszelkie środki ostrożności.

W roku 1895 między stacyami Matuglie-Abazya a Jurdani miało miejsce zderzenie się dwóch pociągów. Maszynista jednego z tych pociągów byłby był może w normalnych warunkach zapobiegł nieszczęściu, ale cóż, kiedy do chwili katastrofy był na maszynie przeszło 32 godzin! Przykładów takich pełno! Znużenie tą długą pracą wywołane czyni ludzi tych obojętnymi i ślepymi na niebezpieczeństwa zewsząd zagrażające, zwłaszcza w nocy, kiedy oszczędne dyrekcye najniebezpieczniejsze miejsca pozostawiają w niedostatecznem oświetleniu.

Zewsząd tedy czyhają niebezpieczeństwa na życie kolejarza, a z nim na życie podróżnych. Żądza zysku, która zatruwa wszystko, nie dozwala na udoskonalenie technicznych urządzeń, aparatów sygnałowych, na pomnożenie materyału ruchowego, na ulepszenie maszyn itd. Jesteśmy jeszcze w sprawach kolejowych bardzo nisko stojącym krajem.

PRZEGLĄD.

Koło polskie jest w wielkich tarapatach, obawia się bowiem, że w przyszłym parlamencie, w którym zasiędą posłowie socyalistyczni, nie utrzyma się więcej szwindel „solidarności narodowej“ i że część posłów polskich nie przystąpi do klubu. Znany ze swego bzika hr. Dzieduszycki umieścił więc w „Dzienniku polskim“ oświadczenie, przeznaczone na to, by chłopów wciągnąć w sidła szlachecki. Solidarne Koło polskie — powiada — świadczy o tem, że istnieje kraj polski, naród polski i dzieje polskie. Na zewnątrz muszą posłowie polscy być zwartym, karnym hufcem, chociaż w łonie Koła dozwoloną jest swoboda w ruchach jak największa. Wiemy już ze sprawy Lewakowskiego, dalej ze sprawy Chołkowskiego i spólników, jak wygląda ta „swoboda“ w Kole polskiem. Szlacheccy szarlatani przypuszczają, że i posłowie chłopscy dadzą się wziąć na lep; tym razem jednak prawdopodobnie grubo się zawiodą, zwłaszcza gdy polscy socyaliści wejdą do parlamentu, którzy czuwać będą nad tem, by bardziej łatwowierni nie dali się otumanić galicyjskim szlachcicom.

Z nędzy budników. Straszna katastrofa kolejowa w Gösting pod Gracem, o której donieśliśmy w poprzednim numerze i w której krew niewinnych pasażerów jest nową pamiątką gospodarki na kolejach austryackich, powinna wreszcie zwrócić uwagę rządu na bezprzykładny wyzysk, panujący na kolejach, a dosięgający zenitu swego u budników. Któż był winą tego nieszczęścia, czy budnik, który przesłyszał sygnał, znużony 23 godzinną pracą, po której 7 godzin „wolnych“ poświęcić musiał dla konającej żony? Omawiając sprawę tę, powiada tow. Ellenbogen w bratnim naszym organie „Eisenbahner“: „Słyszałem o pewnym strażniku kolejowym na linii Etschthal (kolej południowa), który przez pięć dni i pięć nocy, więc około 120 godzin był w służbie, poczem na szczęście nastąpiło zderzenie, które zniszczyło 6 wagonów. Gdyby nie to, musiałby strażnik zapewne dłużej jeszcze pełnić służbę. Tak jednak odpoczął sobie, bo aresztowano go i skazano na 8 dni aresztu!“

Któż ponosi tu winę tej ogromnej masy nieszczęśliwych wypadków na kolejach austryackich? A nasza ukochana Austrya góruje pod tym względem ponad innemi państwami. W takiej Anglii, która słynie z szybkości pociągów, ginie na milion kilometrów 1·9 ludzi, a w Austryi, której pociągi należą do najpowolniejszych, gdzie więc nie grożą takie niebezpieczeństwa, dochodzi liczba zabitych do 2·5 na milion klm.

Najbardziej łotrowski wyzysk panuje wprawdzie na kolei południowej, ale i kolej państwowa nie pozostaje zbyt w tyle. Budnik jest, jak to już dawniej udowodniliśmy, prawdziwym niewolnikiem na kolejach.

Rządowi nie bardzo się spieszy, by te stosunki na kolejach polepszyć, by bliżej się zastanowić nad dolą i żądaniami budników, bo sam jest przedsiębiorcą kolejowym, któremu zysk stokroć milszy nad życie robotnika i pasażerów, ale zmusza go do tego posłowie socyalistyczni w parlamencie, reprezentanci zorganizowanych robotników, którzy nawet tak małomownemu Guttenbergowi rozwiążą usta!

Przyboczny organ p. radcy Kolosvary'ego. „Gazeta Ruchu“, stara się znowu na swój sposób obrzygać nas i „Koła zawodowe“ plugawą swoją pianą. Ten paroksyzm wścieklizny dowodzi, że obrońca wyzyskiwaczy kolejowych, Filimowski, coraz pożądliwszym wzrokiem zatacza w stronę Kleparza, rzucając przytem z taką bezczelną pewnością siebie rękawicę zorganizowanym kolejarzom, których zwie „szumowinami“ dlatego tylko, bo ich już nie potrzebuje — pomocy i ratunku wygląda dzisiaj nie od „kół zawodowych“, lecz skądinąd.

Nie myślimy bynajmniej zaszczycić obu „fachowców“ kolejowych, Filimowskiego i jego pomocnika, eksbraciszka kieleckiego klasztoru, Rutkowskiego, jakąkolwiek polemiką, ani odpowiadać na ich obelgi i łgarstwa, gdyż byłoby to niżej naszej godności — chcemy tylko, kiedy już o nich mowa, zwrócić uwagę na pełzanie ich nietylko przed dyrekcyą, lecz również przed poszczególnymi urzędnikami. Kto da więcej — oto dewiza tych panów! I to ich skłoniło, na próbę naturalnie, że wzięli w obronę nadinspektora Szukiewicza, „powszechnym cieszącego się szacunkiem i zaufaniem“, oraz urzędnika ruchu, który „nie potrzebuje dawać się nakłaniać różnemi względami“ w przydzielaniu do służby przy pociągach osobowych. Wniosek, jaki Filimowski czy Rutkowski wyprowadza z naszego artykułu, jest wprost głupi lub przewrotny. Wiedzą ci panowie aż nadto dobrze, o co nam się rozchodziło — niedźwiedzią zaś przysługę wyrządzili odnośnemu urzędnikowi, bo w najbliższym czasie musimy wystąpić z dowodami w ręku co do tych „nieprawidłowości“ i „motywów“, jakie wpływają na przydzielanie do pociągów osobowych.

Że zaś „niespokojna i nietrzeźwa“ służba kolejowa przy pociągach towarowych ma racyę, o tem p. Filimowski wie najlepiej, bo jej właśnie tę samą sprawę tłómaczył w marcu na język niemiecki na kongres kolejarzy, za co nawet został zapłaconym.

Umizgi zatem Filimowskiego do tych dwóch urzędników nie przyniosą mu tym razem prawdopodobnie żadnych korzyści — kto zaś występuje do walki z nami, musi mieć czyste ręce, a kto w błotku zaczął, to i w błocie zginie — im prędzej zaś to nastąpi, tem lepiej.

Wyrafinowany wyzysk.

Zniesienie premij kilometrowego i godzinowego jest oddawna jednem z najważniejszych żądań naszej organizacyi zawodowej, która też nie spocznie tak długo, dopokąd żądań tych nie osiągnie. Nie ma już chyba dziś ani jednego ze służby kolejowej, któryby się zapatrywał źle na zniesienie premij, oraz kilometrowego i godzinowego — jakkolwiek o sposobie ustanowienia stałej pensyi, z uwzględnieniem wysokości dotychczasowego dochodu, nic bliższego jeszcze nie wiadomo. Napewno jednak przyjąć możemy, że jest niejeden maszynista, palacz, kierownik

lub konduktor, który oddawna już przeklina ten system premij, zrobiwszy niejednokrotnie gorzkie doświadczenie, jak szkodliwe on wywiera skutki dla personalu ruchu, ponieważ dyrekcya może sposobem obliczania po myśli swej i na swoją korzyść pokierować, aczkolwiek musi się przytem uciekać do pewnych wykrętów rachunkowych.

Najgorzej z dzisiejszego systemu wychodzi personal przy pociągach towarowych. Nie ma bardziej oszukańczego sposobu wyzyskiwania, niż tutaj.

W wyzysku tym celuje naturalnie dyrekcya krakowska, która wydając z dniem 1 maja b. r. plan jazdy dla pociągów towarowych, zmniejszyła czas jazdy w stosunku do roku ubiegłego blisko o cztery godziny.

Z planu tego wyjmujemy n. p. przestrzeń Kraków-Rzeszów, obejmującą 157 kilometrów. I tak: Pociąg nr. 185 wychodzi z Krakowa o godz. 11 min. 15 w nocy i ma przybyć do Rzeszowa o godz. 8 min. 10 rano, przebyć ma zatem tę przestrzeń w 8 godzinach i 55 min., tymczasem pociąg ten przychodzi do Rzeszowa zwykle dopiero około godziny jedenastej a nawet niekiedy pierwszej po południu. Tak więc pociąg, który ma w 9 godzinach przybyć do Rzeszowa, potrzebuje zazwyczaj 12 tu do 15 godzin. Za godziny spóźnienia personal kolejowy nie otrzymuje nic, a czas ten wlicza mu się do spoczynku. Dodać trzeba, że wszystkie numera pociągów z Krakowa do Rzeszowa i z powrotem doznają tego samego losu.

Wina tego wszystkiego spada naturalnie w pierwszym rzędzie na dyrekcyę, a dalej na urzędników, których zwołuje się ze wszystkich stacyj celem zestawienia planu jazdy, ci zaś robią to zazwyczaj albo bez znajomości — lub układają go tak, by był z największą korzyścią dla zarządów kolejowych, za co dostają znowu premie.

Ci sami urzędnicy, którzy robili to zestawienie, rumienić się muszą obecnie przy rewizyi t. zw. „Stundenpassów". Na usprawiedliwienie swe przytaczają, że plan ten był robiony dla stacyi Podgórze-Płaszów, gdzie ma nastąpić ustawianie wozów wedle stacyj. Kiedy to nastąpi, tego, zdaje się, sama dyrekcya nie wie, ani wiedzieć nie chce — a tymczasem służba kolejowa za darmo oddaje swój trud i czas administracyi kolejowej. Czy to nie bezczelny wyzysk?

Spóźnienia te wynikają również i z tego powodu, że służba kolejowa przeładowaną jest wprost w niemożliwy sposób pracą. To chyba wiedzą w dyrekcyi, że wszystkie towary, rachunki i manipulacya prowadzoną jest przez kierowników i manipulantów na całą Galicyę wschodnią, Bukowinę, Rumunię, Węgry i Rosyę. To samo ma się z wszystkiemi towarami, przychodzącemi z wszystkich linij: Rosyi, Rumunii, Węgier, Bukowiny i Galicyi.

Jakby w nagrodę za tę olbrzymią pracę tych ludzi zastawia się na nich jeszcze inną łapkę, a mianowicie dyrekcya czyni odpowiedzialnymi kierowników i bremzerów za rozgrzanie się „lagrów" i osi wozowych, co zwykle jest wynikiem szybkiej jazdy, przeładowania wozu i jednominutowego przystanku. Kiedyż więc bremzer ma mieć czas zrewidować swoją grupę wozów, kiedy pociąg taki, mający 55 wozów, obsługuje w partyi podgórskiej trzech ludzi, zaś w partyi krakowskiej dwóch. Chcąc tego wszystkiego dokonać i nie dopuścić do rozgrzania się osi, potrzebaby przynajmniej 10 minut czasu dla 3 ludzi. Za rozgrzanie tych osi otrzymują kierownicy pociągów od 2 do 5 złr. kary.

Z tego krótkiego zestawienia widzimy jasno, że los służby kolejowej przy pociągach towarowych jest rzeczywiście smutny, że przeciążenie pracą jest ogromne, i że za to wszystko nie są nawet odpowiednio wynagradzani. Słusznośćmielibyśmy, domagając się w jednym z poprzednich numerów zmiany na lepsze. Najsprawiedliwszem unormowaniem byłoby, naszem zdaniem, przydzielanie personalu od pociągów towarowych do pociągów osobowych co trzy miesiące, jeżeli jedni i ci sami ludzie nie mają stale pełnić służby przy towarowych pociągach „za karę".

Pod pręgierz.

Kraków. Werkmistrz Jakubowski, znany z licznych kradzieży w warsztatach tutejszych, znalazł dzielnego naśladowcę i pomocnika w osobie werkmistrza Hoffmana, który do niedawna jeszcze chciał uchodzić za porządnego człowieka, dziś jednak stara się prześcignąć starego i rutynowanego mistrza.

Dnia 24 lipca rano zgłosił się blacharz Szymon Presser do Jakubowskiego, aby mu tenże wydał potrzebny materyał z magazynu. Jakubowski, sądząc drugich według siebie, zrobił zarzut blacharzowi, że za dużo materyału wychodzi i posądził go o robienie „fuszerek", powołując się w tej mierze na skargi Hoffmana o jakiejś puszce blaszanej. Puszka ta była właśnie wykończona tylko na polecenie samego Hoffmana. Takiej bezczelności robotnik się nie spodziewał naturalnie i chciał całą sprawę wyjaśnić — został jednakże z kancelaryi warsztatowej wyrzucony za drzwi.

Presser udał się do naczelnika Jarockiego, aby mu całe zajście opowiedzieć, wskutek czego tenże zmuszony był spisać protokoł. W protokóle tym wyszło na jaw, że Hoffman w krótkim stosunkowo czasie swego pobytu w Krakowie przyszedł do posiadania pięknej i wygodnej wanny cynkowej, na którą użył blachy z magazynu warsztatowego, dalej konewkę cynkową, zrobioną w warsztacie przez kotlarza B., wreszcie małe łóżeczko dębowe, którego robota wynosiła cały dzień, a wykonał je stolarz K. — i w. innych.

Fakta te wskazują jasno, że Hoffmanowi nie brak wcale zdolności w tym kierunku. Teraz wypada nam czekać cierpliwie, czy na podstawie spisanego protokółu, popartego przez wielu świadków — zdolności te zostaną przez dyrekcyę uznane i w jaki sposób. Jakubowski za kradzież farby dostał 5 złr. kary — no, ale ten jest „dobrym" werkmistrzem, bo obciąga robotnikom za „überstundy", aby w sposób „oszczędnościowy" pokryć niedokładności przez siebie popełniane, podczas gdy ludzi uczciwych, dlatego tylko, że należą do organizacyi, straszy się ciągle karami i przeniesieniem. Bodaj to moralność przy kolejach!...

Kraków. (Niesłuszna kara). Kierownik pociągów Łyżwiński przy oddaniu „szmirbuchu" ekspedytorowi Posiadłowskiemu, nie otrzymał od niego takiejże książki z poprzedniego miesiąca. Darcmnie się o nią dwukrotnie upominał, p. Posiadłowskiemu nie chciało się pamiętać o takiej „drobnostce". Wkrótce też, bo w 12 dni później, dostaje Łyżwiński karę od inspektora Hubla. Ten obiecał wprawdzie na przedstawienie Łyżwińskiego zasięgnąć opinii ekspedytora, ale obiecanki została obiecanką, a kary swoją drogą nie zwrócono. Cóż mu szkodzi, że robotnik niewinnie ponosi karę? Wszak jego kieszeń na tem nie cierpi.

Podgórze-Płaszów. Trudna i ciężka praca t. zw. ślusarzy rewizyjnych, niedość, że przez zarządy wyzyskiwana, spotyka się jeszcze ze strony rewizorów wozowych z podobnem uznaniem, że przy lada sposobności lżą oni tych ludzi za to tylko, że starają się z największym wysiłkiem spełnić powierzoną sobie robotę. Oprócz wleczenia ciężkiej torby z narzędziami, muszą smarować wozy, pociągi rewidować, ładugi oglądać czy są w porządku, raporty o uszkodzonych wozach pisać, wozy do reperacyi i rewizyi odsyłać i t. d. — a wszystko to zrobić ma dwóch ślusarzy przez 12 godzin, zaś w czasie tym kursuje conajmniej 40 pociągów. Każdy pociąg zatrzymuje się najwyżej 15 minut, a zdarza się bardzo często wskutek spóźnienia, że tylko 2 minuty stoi na stacyi. Całą tę czynność wykonywuje właściwie tylko jeden ślusarz, gdyż skutkiem częstego krzyżowania się pociągów, jeden jest przy idącym z Krakowa, a drugi przy zdążającym do Krakowa — tak samo do Krakowa i Oświęcima — i z Oświęcima do Rzeszowa, oraz z Krakowa do Rzeszowa. Gdyby ci ludzie w myśl instrukcyi chcieli dokładnie wypełnić to wszystko, potrzebowaliby przynajmniej całą godzinę [illegible]

Otóż, jak to wykazaliśmy, za swoją pracę spotykają się bardzo często z brutalnem obejściem rewizorów, ludzi węszących tylko po wszystkich pociągach, których jednak głównem zajęciem jest pijatyka po stacyach i karty. Takiego napadu na ślusarzy rewizyjnych dopuścił się rewizor Hauser dnia 19-go b. m. przy pociągu nr. 1080. Chodziło mu o uregulowanie hamulców.

Dodać trzeba, że za byle co spadają na tych ludzi kary. Dyrekcya powinnaby pomyśleć o pomnożeniu ślusarzy rewizyjnych na tak ruchliwej stacyi, jaką jest Podgórze-Płaszów.

Podgórze-Płaszów. Urzędnicy na stacyi tutejszej zapominają widać wobec robotników, że Podgórze-Płaszów jest w Europie i że mają do czynienia z ludźmi, nie z bydłem. Urzędnicy ci, którzy się zapewne liczą do „lepszego" towarzystwa, używają wobec szyberów wyrazeń, którychby przekupka się powstydziła. Słowa „psiakrew, gałgan" są drobną tylko próbką grubowatości tych panów; do starszych ludzi, ojców rodzin, mówią „ty". Coby tak zrobili, gdyby im szyberzy odpłacili pięknem za nadobne i również mówili do nich „ty"? Napiętnować tu musimy szczególnie dwóch oficyałów Sterna i Geislera, którzy pod tym względem prześcignęli swych kolegów. Dużo jeszcze, zdaje się, będzie kosztowało czasu i trudów, zanim się takich „panów" nauczy poszanowania godności ludzkiej.

Podgórze-Płaszów. Pan Buchholz, urzędnik ruchu cierpi jakąś manię prześladowczą, z powodu czego dostaje widocznie bzika, całe bowiem postępowanie jego stanowczo to wskazuje, że umysł jego znajduje się w nizupełnie normalnym stanie. Cały personal tutejszy ma w nim wroga, potrafi on bowiem każdemu dokuczyć, gdyż jego nienaturalne usposobienie nie dozwoli mu zachować się ani chwili spokojnie.

Niedawno napadł on najniewinniej tutejszego magazyniera Salamona na peronie wobec wielu podróżnych i służby kolejowej i począł wymyślać tegoż najobrzydliwszemi słowy, z pomiędzy których takie, jak „osioł, dureń, świnia" należą jeszcze do najprzyzwoitszych, i byłby się może do bicia porwał, gdyby Salamon nie był zachował się z godnością i nie usunął od rozwścieczonego urzędnika. Podobne zachowanie się dowodzi zupełnego braku taktu niektórych naszych urzędników, którzy dotknięci manią wielkości, sądzą, że nad służbą kolejową wolno im się bezkarnie znęcać.

Panie Buchholz, radzimy szczerze, zmień swoje dzikie narowy, bo zdarzyć się kiedy może, że trafisz na jakiego Klapholza lub Langholza, który z pana tego bzika wypędzi.

Skawina. Panują u nas tutaj tak patryarchalne stosunki, że zdawałoby się, iż żyjemy w błogich średnich wiekach, gdyby temu nie zadawała kłam nowoczesna obłuda i zupełny brak sprawiedliwości.

Tutejszy naczelnik stacyi kolejowej, znany z procesu wadowickiego, o którym wiele dałoby się powiedzieć, pochodzi właśnie ze Skawiny i ma tu liczne pokrewieństwo. To też większa część służby i robotników składa się z kuzynów naczelnika, którzy tem samem posiadają większe przywileje od „obcych".

Osobliwszemi jednak względami naczelnika cieszy się dozorca wozów (Wagenaufseher), a równocześnie restaurator Kozłowski, którego wprawdzie nie łączy z naczelnikiem żadne pokrewieństwo, który jednakże swoją chytrością i przebiegłością, już to zapraszając naczelnika na chrzestnego ojca swych dzieci, już to innemi sztuczkami potrafił sobie zdobyć tak dalece względy u naczelnika, że pod opieką tegoż powodzi mu się wcale nieźle.

Kiedy przed kilku laty zawitał do nas, był sobie chudziną, jakich wiele, dzięki jednak swej giętkości umiał jakoś zoryentować się łatwo i skutkiem tego tak zagospodarować, że obecnie jego stosunki materyalne pozwalają mu poprostu kpić sobie ze służby na kolei. Mając tutejszą restauracyę w dzierżawie, ciągnie z niej zyski niezgorsze, a oddany duszą i ciałem dobrym interesom, nie ma poprostu czasu ani ochoty pełnić swych obowiązków służbowych, o które tyle dba, co pies o piątą nogę.

Z przytoczonych powyżej powodów tak miejscowa, jak i przejeżdżająca służba kolejowa narażoną jest na wiele nieprzyjemności, niedbałe bowiem spełnianie obowiązków przez Kozłowskiego sprowadza regularne spóźnianie pociągów, co w dalszej konsekwencyi odbija się nietylko na kieszeni, lecz i na zdrowiu służby kolejowej.

Niechże więc dyrekcya wglądnie w tę małomiasteczkową gospodarkę, a Kozłowskiemu poleci albo pełnić inaczej służbę kolejową — albo też pozwoli mu pozostać zupełnie kelnerem, do czego ma, zdaje się, pewną namiętność. W ten sposób usunie się straty i kłopoty, jakie ponosić musi służba kolejowa.

Rzeszów. Są indywidua, które postępowaniem swem wzbudzają w nas, obok słusznego gniewu i oburzenia, także litościwy uśmiech. Nie wiedzieć nieraz, czy podziwiać u takich ludzi przewrotność ich i chęć dokuczenia drugim, czy ich komiczną głupotę. Takie myśli naprowadza postępowanie urzędnika ruchu Wrońskiego. Kazał on bremzerowi rezerwowemu Józefowi Kolińskiemu nosić wodę na kąpiel dla swojej żony. Koliński naturalnie zrezygnował z tej przyjemności i rozkazu nie usłuchał. W kilka dni zobaczył nasz Wroński bremzera w towarzystwie kilku kolegów, zawołał go do biura i wziąwszy scyzoryk od urzędnika aparatu, odciął mu gwiazdkę, pytając, skąd do niej przychodzi? Wesoły sobie człowiek ten pan Wroński?

Rzeszów. (Troskliwość lekarza kolejowego). Jak tutejszy lekarz kolejowy, dr. Bujniewicz pojmuje swe obowiązki, świadczy fakt następujący: Tow. Franciszek Brydak zachorował ciężko dnia 15 czerwca. Przez dziesięć dni leżał w łóżku, a choroba wzmogła się do tego stopnia, że sąsiedzi zwątpili już o jego życiu. Jedyny tylko dr. Bujniewicz był innego zdania i z czelnością, która wcale nie jest do twarzy człowiekowi nauki, „skonstatował", że tow. B. jest zupełnie zdrów, wskutek tego tenże później, zameldowawszy się do służby, na prośbę, by mu dano należną zapomogę, otrzymał odmowną odpowiedź.

Nie przypuszczamy, że dr. Bujniewicz jest tak mało obeznany ze swą wiedzą fachową, by nie odróżnić człowieka zdrowego od chorego; musiały nim więc kierować tu inne pobudki, a w takim razie postępowanie takie jest niegodne lekarza.

Przemyśl. Od czasu, kiedy były generał został ministrem komunikacyi, wielu urzędników kolejowych w dziwnym zostaje błędzie, a mianowicie zdaje im się, że zostało założone nowe państwo kolejowe, w którem koniecznie należy chińskie zaprowadzić rządy. Oczywiście, że w szlachetnych usiłowaniach tego rodzaju, w warsztacie kolejowym w Przemyślu nie brak osób, którzy dzielnie naśladują chińskich mandarynów, w pośród których palmę pierwszeństwa przyznajemy mandar... pardon! inżynierowi Tietzowi,

Urzędnik ten do niedawna udawał, że jest przyjacielem robotników, rozmawiał z nimi poufale o organizacyi, ganił lub chwalił pisma robotnicze, zawsze jednak źle się wyrażał o socyalistach, cośmy, kładąc na karb nieuctwa jego w tej sprawie, przebaczali mu, w nadziei, że z czasem może przeczyta kilka broszur stosownej treści i głupstwa pleść przestanie.

Tymczasem inaczej się stało. Dziwnym zbiegiem okoliczności przed zbliżającą się porą awansów pan Tietz stał się najzawziętszym nieprzyjacielem organizacyi robotników. Do tego doszło, że poważył się głośno zawołać: „Jabym dał każdemu należącemu do towarzystwa (kolejowego) po 25 kijów; my wam płacimy, a wy za nasze pieniądze utrzymujecie towarzystwo, bawicie się, stroicie i kupujecie zegarki z łańcuszkami“ i t. p. głupstwa wygłasza.

Hmm... panie Tietz, co do kijów, to pan wiesz, że kij ma dwa końce, a my zawsze chwytamy za grubszy, a co do naszych interesów, te zgoła obchodzić go nie mogą i djabli panu do tego, co z naszym krwawo zapracowanym groszem czynimy. Zapamiętaj też pan sobie, że my tak samo, jak i pan, jesteśmy płaceni przez państwo, a więc słowa pańskie: „My was płacimy“ .. są po prostu absurdem. Więc niech to pana nie gniewa, że i nadal będziemy płacić do towarzystwa, stroić się i nosić zegarki, tak samo, jak nas to gniewać nie będzie, gdy pan się odsuniesz od wszelkich ludzkich towarzystw, w miejsce stroju przypniesz liść figowy, a zamiast zegarków, nosić pan zechcesz klepsydrę albo koguta, po którego pianiu czas zechcesz poznawać. My jednak, o ile nam środki pozwolą, będziemy zawsze korzystać ze wszelkich zdobyczy cywilizacyi, choćby się to tysiącom Tietzów nie podobało. *Brr.*

Przemyśl. Epilog w znanej już sprawie szyberów jest wprost w najwyższym stopniu oburzającym. W odpowiedzi na ich prośbę co do ulg w ciężkiej służbie kazano im podpisać orzeczenie dyrekcyi, po niemiecku zredagowane. Nieumiejący po niemiecku przesuwacze, z obawy przed jakąś pułapką, odmówili podpisu. Za to komisya dyscyplinarna skazała jednego z przesuwaczy na przeniesienie z Przemyśla, trzech na grzywny w wysokości 10 złr. 8 ct., dwóch na grzywny po 2 złr. 50 ct., które skazanym ściągnięte zostaną z ich poborów. Przesuwacze wozów pobierają 250 złr. rocznie i kwaterowe po 72 złr. Są to ludzie żonaci i dzietni, a gdy w tym roku ściągają im po 12 złr. tytułem taksy za stabilizacyę, nałożone grzywny są srogą karą, bo uszczuplają znacznie i tak nader nędzną płacę.

Do sprawy tej powrócimy jeszcze. Na razie wyrok ten piętnujemy, jako akt bezprawia i gwałtu, którego się dopuszczono na spokojnych robotnikach kolejowych.

Stanisławów. („Kumoterska sprawiedliwość“.) Anormalne stosunki, jakie u nas w Stanisławowie panują — pod rządami dwóch półbożków „kumów, p. Heinrichem i p. Wierzbickim, zmusiły mnie, spokojnego i dotychczas w nic się nie mieszającego, chwycić za pióro, by owym pankom i „kumom“ powiedzieć: nie zwyciężyliście! Na nic się zdało wasze myszkowanie wśród służby za korespondentami, bo teraz na dziesiątki poczuło na karkach swych wasze „kumoterskie“, w konwulsyjnym uścisku złączone ręce, które nas niemiłosiernie gniotły — i gnieść nie przestają... Zmyliliście się zatem, zacierając może ręce z radości „kumotrowie-satrapi“, wnioskując wygraną, albowiem zapomnieliście na prawo natury, że „gdzie się prze, tam się trze“! Tak! trzeć się będzie dopóki dla nas nie staniecie się życzliwymi współpracownikami, a nie jak dotychczas byliście krew nam ssącymi wampirami! Na nic się nie zdały zatem wasze zabiegi, aby o was „kumach“ nie pisano; aby u nas i dalej ta błoga ciemność, wśród której wy po kacykowsku rządzić przyzwyczajeni jesteście, panowała. Razi was zatem przebłysk jakiegokolwiek światła wśród tych mas kolejowych, które dotychczas szły w ciemności, „kumoterskiemi rękami za kark prowadzone. Błysło już światło wiedzy i poczucie godności osobistej między nami, dlatego też pisać będziemy, piętnując przed ogółem publiczności wasze „kumoterskie nadużycia, których obrazek tu przytaczam.

Pewien zawiadowca pociągu, stosując się do istniejących przepisów o obciążaniu pociągu, zwrócił uwagę urzędnikowi W. na istniejące przepisy — przyczem nie zgodził się na dobranie przez tegoż urzędnika wskazanych wozów, za co wybesztany usłyszał w dodatku te słowa: „ja się panu przysłużę!“ co też, jako cieszący się protekcyjką p. Heinricha, uczynić nie omieszkał. W jakiś bowiem czas ten sam zawiadowca pociągu miał to samo przejście z tymże samym urzędnikiem na jednej ze stacyj linii Stanisławów-Czerniowce, a opierając się na przepisie, odmówił stanowczo nadprzepisowego obciążania pociągu dobrać się mającemi wozami, za co od p. Heinricha, tego półbożka stanisławowskiej stacyi, został najniesłuszniej (rozumie się za wstawiennictwem owego urzędniczyny) za karę na bremzę przeznaczony i to w czasie najostrzejszej zimy, bo w styczniu. Mimo zażalenia, oraz osobistego ustnego przedstawienia rzeczy panu dyrektorowi Wierzbickiemu, od którego zamiast sprawiedliwości i pochwały za punktualne i dokładne wykonywanie służby, usłyszał słowa: „wy sobie już za dużo pozwalacie! pan nagadał urzędnikowi — urzędnik panu, a zatem odcierp pan swoją karę!“ Koledzy! postępowanie wedle przepisu sprowadza u nas karę!! Pan Wierzbicki bowiem czuje się za słabym wobec swego „kuma-satrapy“, bo w tak rażącym i krzywdzącym wypadku nie poważył się znieść „kumoterskiego“ wyroku.

Wobec takiego stanu rzeczy zapytujemy się p. Wierzbickiego, czy ścisłe trzymanie się przepisu, którego także sam nie stanowił, uważa to za „wiele pozwalania sobie ze strony służby pociągowej?“ dalej zapytujemy się, kto właściwie tu w Stanisławowie jest dyrektorem, bo wobec tutejszych stosunków jak najjaskrawiej widać, że p. Heinrich. — Nie zwyciężycie zatem kumowie! Walka się dopiero teraz zaczyna! Wszystko poprzednie było wstępem bojowym, po którym dopiero teraz będą padać artykuły, opiewające wasze sprawki! My zaś w tym boju krzyczeć wam „kumowie-satrapi“ *pereat* nie przestaniemy.

KRONIKA.

Osławiona trójca galicyjska, a mianowicie dyrektorzy ruchu kolei państwowych: Kolosvary, Deyma i Wierzbicki, zostali mianowani radcami dworu. Sprawa ta obchodzi nas tylko o tyle, że rząd austryacki znów okazał, iż sfery rządzące i wyzyskujące na kolejach bliższymi mu są, niż masy pracujące, które niejedno miałyby do powiedzenia o tych panach. Krok ten przyczynić się musi do większej jeszcze, niż dotychczas, nieufności kolejarzy do rządu. Dyrektorom galicyjskim należałby się raczej spoczynek za „dodatnią“ służbę i choćby dla ich wieku podeszłego, niż odznaczenia z pozostawieniem ich na posadach.

Wybryki na stacyi w Dębicy, których dopuścili się oficerowie kawaleryi d. 18 lipca, rzucają ponure światło na bezpieczeństwo publiczne i na sfery wojskowe. Siedząc pijani w restauracyi II. klasy po każdem zjedzeniu rzucali oni talerze i szklanki na ziemię, tłukąc je w kawałki, następnie butelkami z koniaku i wina rzucali na bufet, na szklanne okna, na peron, następnie z sali restauracyjnej urządzili sobie wychodek i pobili niemiłosiernie palacza, który wszedł do sali. Ocaliwszy w ten sposób ojczyznę, syci laurów wojennych, potoczyli się na rynek i tam wyprawiali zwierzęce orgie z prostytutka.

Trzy sekcye kolejowe: stacyjna, ogrzewalniana i sztrekowa zrobiły wprawdzie doniesienia, ale ciekawiśmy bardzo, czy też ci rycerze otrzymają należytą karę.

Kalendarz dla kolejarzy. Zwracamy uwagę towarzyszy, znających język niemiecki, że z końcem sierpnia ukaże się w Wiedniu Kalendarz dla kolejarzy. Treść jego będzie następująca: 1) Kalendaryum, 2) tabela turnusowa, 3) kalendarz historyczny, 4) poradnik prawny (ustawa o reformie wyborczej, nowela egzekucyjna, przestępstwa prasowe, formularze podań i t. d.), 5) Obliczenie wynagrodzenia z powodu wypadków, 6) wskazówki dla kierowników zgromadzeń, 7) monety w obcych państwach, 8) nowa waluta, 9) taryfa pocztowa i t. d.

Cena tej obszernej książki wynosić będzie 50 ct. Sprowadzać można jedynie z księgarni: Erste Wiener Volksbuchhandlung (Ignaz Brand) Wien, VI, Gumpendorferstrasse 8.

Jubileusz gwizdawki kolejowej. Gwizdawka kolejowa, której głos towarzyszy nam podczas każdej podróży koleją, zastosowaną została po raz pierwszy w r. 1836, tj. w jedenaście lat po kursowaniu pierwszego pociągu między Stocktonem a Darlingtonem. Pobudkę do zaprowadzenia tego donośnego sygnału dała katastrofa kolejowa, która się wydarzyła w r. 1833 na przestrzeni Leicester-Iwannington. Wóz jarmarczny porwany został przez lokomotywę, która zabiła konia i całą zawartość wozu zniszczyła. Wypadek ten wywołał powszechne zaniepokojenie. Skonstatowano, że nikt nie poniósł winy; maszynista bowiem dął z całej siły w róg, głos jednak okazał się zanadto słabym, by ostrzedz woźnicę. Dyrekcya kolei zawezwała porady Jerzego Stefensona i wkrótce pojawił się plan zastąpienia rogu przez parową gwizdawkę, która miała i nadal zachować kształt trąby. Stefenson jednak oświadczył gotowość dalszych badań w tym przedmiocie, a przyrządów do tego dostarczył mu pewien angielski fabrykant instrumentów muzycznych. Tymczasem wyszło w Anglii rozporządzenie, zabraniające używania lokomotyw bez trąbek parowych. Ale dopiero we dwa lata później, tj. w r. 1836, znajdujemy prymitywny ten sygnał, zastąpiony przez gwizdawkę, zawdzięczając nazwę swą nie tak swemu wyglądowi zewnętrznemu, jak raczej swemu głosowi. Jestto dzwon, na którego ostry brzeg uderza para, która rozkładając się na zewnątrz i wewnątrz wprawia dzwon w drganie i wytwarza ów donośny ton, służący już 60 lat, jako hasło, chociaż niestety nie zawsze ze skutkiem.

Liczbę podróżujących koleją w większych państwach europejskich podaje w ostatnim numerze pismo francuskie „Journal des Economistes“. Zestawia ono liczbę mieszkańców z liczbą podróżujących w następujących państwach:

	mieszkańców:	podróżnych:
Wielka Brytania i Irlandya	37,880.764	864.435.388
Niemcy	49,428.470	483,407.806
Francya	38,343.192	305,211.000
Belgia	6,069.321	86.540.010
Austrya	23,895.413	84.924,407
Włochy	30,158.408	51,447,293
Węgry	17,463.473	37,302.670
Szwajcarya	2,962.098	37,249.040
Holandya	4,593.155	33,349.127
Rosya	95,807.339	32,602.944

Z tabeli tej widzimy, o ile się od siebie różni w poszczególnych państwach liczba mieszkańców, używających kolei. Podczas gdy w Rosyi dopiero na 3 mieszkańców przypada jeden podróżny, we Włoszech przypada na 1 mieszkańca $1^2/_3$ podróżnych, w Węgrzech $2^1/_2$, w Austryi $3^1/_2$, w Holandyi więcej niż 7. we Francyi 6, w Niemczech blisko 10, w Szwajcaryi przeszło 12, w Belgii przeszło 14, a w Wielkiej Brytanii i Irlandyi 23.

Figiel księży, dążący do zniweczenia tajemnicy wyborczej. miał podczas ostatnich wyborów miejsce w gminie belgijskiej w Nivelles. Katecheci szkolni kazali dzieciom głosować, sądząc, że chłopcy, według przysłowia „nie daleko pada jabłko od jabłoni“, głosować będą zapewne tak, jak to rodzice zamierzają. W ten sposób pobożni pasterze chcieli wybadać, czy też ich owieczki nie głosują socyalistycznie.

Co kapitaliści robią z pieniędzmi, wyciśniętemi z łez i potu robotników, na to rzuca charakterystyczne światło artykulik w piśmie „Figaro“, które nadaje ton w eleganckim świecie paryskim. Chodzi o mody dla — psów, dla których przepisane są zupełnie odrębne suknie. Oto co moda nakazuje: „Na wsi na rano mały płaszcz z niebieskiego barchantu z szerokim kołnierzykiem, albo płaszcz przeciw ochronie kurzu podczas spaceru po ulicach. Popołudniu suknia z zielonego sukna z podszewką wełnianą i pelerynką. Wogóle powinno ubranie psa pod względem jakości i koloru zupełnie odpowiadać ubraniu pani. Ponieważ dziś jest dla psów sezon miłości, trzeba także kostyumu weselnego. Nowożeńcy mają nosić suknię z białego satynu z kołnierzykiem tiulowym, na szyi białe lilie, a gdyby to był jej pierwszy ślub, to kwiaty pomarańczowe“.

Jeżeli co, to takie szaleństwa zwiastują bliski koniec kapitalizmu. Tylko świat, znajdujący się w konwulsyach przedśmiertnych, może mieć takie pomysły.

Korespondencya Redakcyi.

Tow. w N. Sączu. Sprawozdania ze zgromadzenia nie otrzymaliśmy — dlaczego? Nadesłaną rzecz odłożyliśmy aż do bliższego omówienia. Pozdrowienie.

Wszystkich korespondentów prosimy o cierpliwość do następnego numeru.

Komunikaty.

Do wszystkich Kół zawodowych. Wszystkie koła zawodowe, względnie kierownictwa, które nie wyrównały rachunków związku za maj, czerwiec i lipiec, uprasza się usilnie o natychmiastowe obliczenie się i przesłanie wypełnionej listy obrachunkowej do sekretaryatu związku, a sumę czekiem Nr. 810.558 do pocztowej kasy oszczędności.

Wymagania, jakie się stawia związkowi, są coraz większe, a dla zadośćuczynienia im potrzeba środków.

Szanowne kierownictwa Stowarzyszeń i Kół zawodowych upraszamy, by wszelkie dotyczące związku pisma w sprawach pomocy prawnej, agitacyi i pieniężnych adresowali na ręce sekretaryatu związku: Wiedeń, V 1, Schlossgasse 22, I. Stock, Thür 6. *Zarząd Związku.*

Koledzy! Pamiętajcie o funduszu prasowym!

Druk A. Słomskiego w Krakowie. Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Jan Serkowski.